# A metrópole do capital de rede

Freire-Medeiros, B. (2024). A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas. *Cadernos Metrópole*, *26*(60), 423–442. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6002>

**Bruno Vieira Borges**

Historiador e Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP). Pesquisador associado ao Observatório do Lazer e do Esporte (OLÉ) e ao Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos (MTTM). E-mail: [brunovieiraborges@usp.br](mailto:brunovieiraborges@usp.br)

**Guilherme Olímpio Fagundes**

Cientista Social e Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo (PPGS-USP). Pesquisador associado ao Centro de Inteligência Artificial (C4AI/USP) e Mobilidades: Teoria, Temas e Métodos (MTTM). E-mail: [guilherme.olimpio@usp.br](mailto:guilherme.olimpio@usp.br)

# Contextualização

Bianca Freire-Medeiros é professora do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo. Possui graduação em Ciências Sociais (UERJ), com especialidade em Sociologia Urbana, mestrado em Sociologia (IUPERJ) e doutorado em História e Teoria da Arte e da Arquitetura (Binghamton University). Em ambas as pesquisas de pós-graduação versou sobre o imaginário e as representações do urbano carioca. Atualmente, coordena o grupo de pesquisa Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos (MTTM), posicionando-se como uma das principais referências latino-americanas dos estudos de mobilidade.

Fruto de sua tese de livre-docência, defendida em 2022, o artigo “A metrópole do capital de rede” condensa reflexões teórico-metodológicas sobre a relação entre mobilidades socio espaciais e iniquidades urbanas. Publicado em 2024 no Cadernos Metrópole, periódico vinculado ao Observatório das Metrópoles em parceria com a PUC de São Paulo, este texto será alvo de nossa reflexão.

# Argumento central

Freire-Medeiros (2024) tem por objetivo conciliar sob uma mesma lente analítica as questões a propósito das mobilidades urbanas e das desigualdades sociais. Resgatando Simmel, a autora diagnostica que é na experiência das grandes cidades, entendidas tanto como formações geo-histórias quanto como construtos intelectuais, que surgem relações mais viscerais em torno do controle, da condução e da cronometria dos fluxos. Por esse motivo, as definições de “cidade burguesa”,

desde a matriz liberal até aquela oferecida pela crítica marxista, transparecem um cuidado especial às razões do movimento, seja ele visto como o direito universal de pessoas e capitais irem e virem ou, então, como o transmutador insigne das coisas em mercadoria (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 424).

Embora a reflexão sociológica sobre mobilidades nasça intimamente relacionada com a reflexão sobre a vida na metrópole, Freire-Medeiros avalia que uma certa tradição interessada nas estratificações socioeconômicas e geracionais acabou solidificando uma sinonímia direta entre “mobilidade social” e “mobilidade ocupacional”. Dessa forma, os estudos de “mobilidade” ficaram associados a interpretações verticalizadas e com baixa abertura para a repercussão das ambivalências que outras diferentes mobilidades salientam. Conforme a sugestão de Freire-Medeiros (2024, p. 424), devemos, por outro lado, introduzir nas análises um eixo horizontal referente às distâncias, que não nega as hierarquias de dinheiro e prestígio, mas as percebe situacionalmente espacializadas. Isso, também, ergue uma crítica frontal à literatura sobre transportes de abordagem tecnicista, que encerra os trajetos em fórmulas fixas e autorreferentes.

A complexidade dos sistemas híbridos, multicomposições entre humanos e não-humanos, não legitima velocidade e eficiência como os principais indicadores de desempenho em todas as ocasiões (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 436). Uma série de autores(as) estão, por exemplo, destacando a necessidade de encarar a dimensão de gênero como estruturante da experiência dos transportes. Ao trazer para o debate as categorias-chave de “cuidado” e “interdependência”, disserta Freire-Medeiros, já temos outro mapa de entendimento acerca da distribuição das práticas de mobilidade; um muito mais afeito ao duplo papel da mobilidade: ser produtora da experiência social e também questão-chave para pensar as ontologias do urbano e suas questões políticas (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 429).

Seguindo esse argumento, outra literatura que para a socióloga possui premissas a serem revistas é aquela que restringe o habitar a categorias espaciais fixas, negligenciando a vida que é feita *on the move* e o fato de que as mobilidades sistêmicas transcendem o escopo dos entornos mais imediatos da “vizinhança”. Por um lado, operar através desses termos é deixar de vislumbrar que identidades e outras construções de significado podem ser geridas e disputadas no movimento. Por outro, dificulta ao pesquisador o trabalho de posicionar-se nos “entremeios das

categorias”, lição que Freire-Medeiros recupera de Vera Telles (2011). Formal e informal, legal e ilegal, lícito e ilícito, nacional e estrangeiro – as desigualdades engendram-se nas sobreposições destas relações que são feitas em fluxos globais e locais, com peso e adesão distintos contextualmente (FREIRE-MEDEIROS, 2024, pp. 427-428). Em suma, aqui, o espaço não é dado de antemão.

A mobilidade é socialmente estruturada e culturalmente significativa. Há um conjunto de regras e normativas que orientam as práticas de pessoas e grupos situados espaço-temporalmente. Para capturar as estratégias e técnicas de movimento a serem conservadas, alteradas e questionadas, Freire-Medeiros consagra a expressão “gramática dos deslocamentos”. Simmel em seus textos pioneiros, já havia sido capaz de visualizar que a gramática de seu tempo – da emergência das grandes cidades – pressupunha uma outra subjetividade construída nas interações e relações sociais, uma enraizada no cálculo racional, na economia monetária e na alta quantidade de estímulos vivenciados (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 428). Essa gramática, cujos contornos não são exatamente os mesmos da Berlim de Simmel, Freire-Medeiros reformula para falar das copresenças, das interações mediadas por tecnologias e das disputas de vários agentes em torno do poder de definir quais são e serão as maneiras legítimas de se mover e, ademais, onde elas se dão e darão espaço-temporalmente.

Conforme a socióloga, é possível falar em uma “metrópole do capital de rede”, onde “as assimetrias de poder derivam do acesso diferencial aos meios de transporte e às estruturas de dados e comunicação, das capacidades desiguais de gerenciamento do ‘tempo negociado’ e de conhecimento da gramática dos deslocamentos, do nível de controle que se tem sobre as próprias rotas e as de terceiro” (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 426). A metrópole do capital de rede reúne vários tipos de mobilidade, das cotidianas às migrações transnacionais, que podem acontecer na escala da cidade, mas costumam extrapolá-la, sublinhando interdependências que precisam ser rastreadas pelo pesquisador. “Cidades globais” e “megacidades”, nesse sentido, não são como pináculos de um esquema vertical de importância. Ao contrário, são construtos de escala a serem testados, a par de outros, dentro de sistemas de mobilidade situacionalmente tecidos.

Os contornos da metrópole do capital de rede tornam-se mais claros quando nos debruçamos sobre dois de seus conceitos constitutivos: capital de rede e regime de mobilidade. O capital de rede corresponde a um conjunto de competências que geram e sustentam relações, trazendo benefícios econômicos, emocionais e simbólicos àqueles envolvidos, embora nunca de forma perfeitamente equânime. Essas competências consistem tanto na capacidade de acessar e conectar os “nós” dos espaços híbridos quanto nas habilitações adquiridas – passaporte, acesso a wi-fi, etc. – para tal empenho (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 431). Assim, possuir capital de rede permite também contornar desigualdades não-econômicas, embora economicamente mediadas.

Dentre outros ativos identificados pela literatura a propósito das mobilidades, a proposta de motilidade de Vincent Kaufmann é, segundo Freire-Medeiros, a mais consistente. Para o sociólogo suíço, motilidade diz respeito ao potencial de mobilidade de uma pessoa em relação àquilo que precisa existir para que ele se converta em realidade. (KAUFMANN, 2002, p. 431). A diferença entre capital de rede e motilidade, portanto, está no fato desta última remeter a uma capacidade decidida no domínio do indivíduo, enquanto que a primeira é sempre relacional, ou seja, constrói-se nas interações sociais, as quais podem ser organizadas pelos indivíduos, mas nunca dominadas completamente por um deles (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 432).

Há uma dimensão política por trás da desigualdade na distribuição e sustentação do capital de rede. O regime de mobilidade arbitra sobre o que pode se mover, quando pode se mover, para onde pode se mover, e de qual maneira esse movimento acontece (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 432). O caso emblemático trazido pela autora para ilustrar essa dinâmica típica da metrópole do capital de rede é o offshoring. Segundo John Urry (2007), o neoliberalismo, manifestação do estágio contemporâneo do capitalismo, opera cada vez mais por meio de rotas secretas. As empresas offshoring abrigam-se em outros espaços geográficos e políticos e escapam de regulações e regimes tributários graças às transformações tecnológicas e à reorganização do trabalho ocorridas no último quartil do século XX. O fenômeno social do offshoring, como princípio organizador do capitalismo financeiro global, é capaz de interferir no funcionamento do regime democrático, nas práticas de lazer e nas relações de trabalho. Quer dizer, as fronteiras anteriormente

mencionadas do formal e informal, legal e ilegal, lícito e ilícito, nacional e estrangeiro tornaram-se mais porosas e parecem conectar os eventos que acontecem nas diferentes espacialidades, bem como reproduzir profundas assimetrias econômicas, políticas e simbólicas (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 434).

# Apreciação crítica

Freire-Medeiros (2024) sistematiza uma agenda de pesquisa sobre iniquidades sociais e mobilidades, oferecendo aportes teórico-metodológicos para identificar e investigar circulações de várias entidades sociais, prestando atenção à maneira como elas se orientam por recortes raciais, generificados, etários, étnicos, capacitistas e classistas historicamente construídos (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 427). De acordo com a socióloga, a pesquisa social deve investir analiticamente acerca dos espaços híbridos, onde humanos, mais-que-humanos e não-humanos geram, entre si, permutas e composições muitas vezes inovadoras (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 427; TSING, 2021, p. 409).

O capital de rede e os regimes de mobilidade podem se tornar, nesse sentido, importantes operadores de pesquisa, se postos à prova empírica. É preciso enfatizar que uma boa investigação das mobilidades não se reduz ao relato de quem move e quem deixa de mover, mas se pauta em: (i) identificar os discursos, valores, estruturas, infraestruturas e classificações sociais que facilitam ou impedem deslocamentos desejados ou coercitivos (FREIRE-MEDEIROS, 2024, pp. 428, 432);

(ii) destacar as redes de cuidado e interdependência que desvelam distribuições assimétricas a respeito das obrigações sociais (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 429); e (iii) demonstrar a mutualidade e a simultaneidade entre as diferentes mobilidades orquestradas na metrópole do capital de rede (FREIRE-MEDEIROS, 2024, p. 434).

Segundo Beth Baker (2016, p. 152), a noção de “regime” nas mobilidades envolve três componentes: (i) tecnologias de governança, (ii) economias morais e

(iii) sistemas para auto-organização do comportamento. Baker (2016, p. 153) procura demonstrar que os regimes de mobilidade são esquemas racionais de regulação de movimento de pessoas, bens, capitais e formas de conhecimento que abarcam tecnologias discursivas e infraestruturais. Por sua vez, Sheller (2023, pp. 150-151) argumenta que infraestruturas são inerentemente desiguais na sua capacidade de conectar serviços, bens e pessoas, enfatizando, portanto, suas

relações de poder. Em Mobility Justice (2018), a socióloga estadunidense avalia que as desigualdades em torno das infraestruturas são fruto de regimes de mobilidades e economias morais próprias do colonialismo e do racismo.

Devemos, sugere Freire-Medeiros (2024, p. 426), considerar que as cidades são exatamente aquilo que emerge das múltiplas interseções entre infraestruturas, materialidades e signos, sendo importante salientar que nelas os regimes de mobilidade não se traduzem apenas em regimes legais e formais. Existem vários enquadramentos possíveis com lógicas mais ou menos específicas e que não necessariamente entram em conflito destrutivo. Feltran e Fromm (2020) dão um bom exemplo disso ao destacarem que, muitas vezes, a performance dos agentes é o fator determinante para mercados aparentemente antagônicos coexistirem, como no caso dos mercados de veículos roubados e de recuperação de veículos.

Viver na metrópole do capital de rede, que se abre a conexões menos restritas e óbvias, é estar constantemente equilibrando o investimento em laços fortes e laços fracos, uma vez que os primeiros, sozinhos, não satisfazem as demandas que surgem. Como salienta John Urry (2012, p. 25), os laços fracos proporcionam pontes diferentes daquelas que um “aglomerado densamente unido de amigos próximos e familiares” é capaz de oferecer; no entanto, por serem mais voláteis e potencialmente casuais, podem acabar fazendo com que os indivíduos se “dividam” com frequência no trabalho meticuloso de saber criar, circular e compartilhar conhecimento tácito. De modo geral, a acumulação dentro de redes faz quem você conhece ser mais significativo do que o que você conhece. O papel do celular, nesse cenário, é definidor, pois como expressa Freire-Medeiros (2024, p. 428), viabiliza à distância o gerenciamento das necessidades, aumentando brutalmente a capacidade de sustentar relações em diferentes regimes de mobilidade, princípio básico para a formação de capital de rede (URRY, 2007, p. 27).

As porosidades da metrópole do capital de rede podem ser, também, aproximadas da proposta epistemológica do descentramento antropológico de Michel Agier (2015). Para este autor, igualmente, é preciso superar os pressupostos culturais que afirmam as associações ditas fixas e duradouras no território como aquelas mais arraigadas de sentido. Ao considerar que tanto espaço quanto sujeito são processos nunca perfeitamente estáveis, mas sempre em (trans)formação,

Guilhermo Aderaldo (2021, pp. 479-483) propõe uma aproximação teórica desses “saberes móveis” que convergem na quebra das binaridades e da tomada do movimento como simples encontro de dois interlocutores geográfica e cognitivamente alinhados. Como reforça Freire-Medeiros (2024, p. 428), falar em uma gramática dos deslocamentos depende, em especial, da consideração das associações positivas que emergem de encontros pontuais, os quais não são fruto de decisões individuais anteriormente arquitetadas.

Embora o texto de Freire-Medeiros (2024) seja construído em um nível de abstração mais alto, com baixa presença empírica, ele não deixa de ser inspirador para a construção de formas alternativas de adentrar o campo. A nosso ver, os avanços feitos pela socióloga nos conceitos de capital de rede e regime de mobilidades, bem como a visualização de uma metrópole do capital de rede, podem fortalecer os estudos que tematizam as trajetórias urbanas em suas espacializações e temporalidades corporificadas (JIRÓN & IMILÁN, 2018; TELLES, 2006), uma vez que, em consonância com a “virada das mobilidades”, Freire-Medeiros (2024) assume o movimento como forma de habitar. Trata-se, a partir disso, de considerar que a efetivação desse habitar está ancorada em um processo de “alfabetização” do que a autora chama por gramática dos deslocamentos, o que nos anima a verificar nas situações cotidianas como os diferentes arranjos sociais acarretam em diferentes formas de manejar, subjetivar e experienciar o movimento.

# Referências complementares

AGIER, Michel. Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos. São Paulo: Terceiro Nome, 2011;

AGIER, Michel. Questões de método: repensar o deslocamento hoje. In: AGIER, Michel. Migrações, descentramento e cosmopolitismo: uma antropologia das fronteiras. Maceió/São Paulo: Edufal/Edunesp, 2015;

ADERALDO, Guilhermo. Periferias “móveis”: seguindo experiências de realizadores (áudio)visuais nas margens da metrópole. In: SOUZA, Candice Vidal; GUEDES, André Dumans (orgs.). Antropologia das mobilidades. Brasília, ABA Produções, 2021;

BAKER, Beth. Regimes. In: SALAZAR, Noel; JAYARAM, Kiran (org.). Keywords of Mobility: Critical Engagements. Nova Iorque: Berghahn Books, 2016;

FASSIN, Didier. Compaixão e Repressão: A economia moral das políticas de imigração na França. Ponto Urbe, 15(1), 2014;

FELTRAN, Gabriel; FROMM, Déborah. Ladrões e caçadores: sobre um carro roubado em São Paulo. Antropolítica, Revista Contemporânea de Antropologia, 1(50), 2020;

JIRÓN, Paola; IMILÁN, Walter. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid, 16(10): 17-36, 2018;

SHELLER, Mimi. Reparações infraestruturais: reconcebendo a justiça restaurativa no Haiti e em Porto Rico. Revista Brasileira de Sociologia, 11(28): 148–178, 2023;

SHELLER, Mimi. Mobility Justice: The Politics of Movement in An Age of Extremes. Londres: Verso, 2018;

TELLES, Vera da Silva. Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade. In: TELLES, Vera da Silva. & CABANES, Robert. Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Humanitas, 2006;

TSING, Anna; BRITO, Luiz Gonçalves. Futuros possíveis dos mundos sociais mais que humanos: entrevista com Anna Tsing. Horizonte antropológico, 27(60): 405-417, 2021;

URRY, John. Mobilities. Cambridge: Polity Press, 2007;

URRY, John. Social networks, mobile lives and social inequalities. Journal of Transport Geography, 21(1): 24–30, 2012.